TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 30 czerwca 1937 r. | NR 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

STANISŁAW TOR
Prezes Izby Przem.-Handlowej w Gdyni

Znaczenie gospodarcze Targów Gdyńskich

(Przemówienie na otwarciu Targów Gdyńskich w dniu 20 czerwca)

Panie Wojewodo!

Szanowni Państwo!

Mam zaszczyt, jako przewodniczący Komitetu Targów Gdyńskich oraz jako Prezes Izby Przem. - Handlowej w Gdyni zaznajomić w krótkich słowach wysoce miłych gości z celami i zadaniami naszych Targów Gdyńskich.

Otóż za chwilę, gdy Pan Wojewoda przetnie symboliczną wstęgę przy wejściu na tereny targowe, dokonany zostanie uroczysty akt otwarcia już drugich z kolei Targów Gdyńskich a trzeciej dorocznej imprezy Towarzystwa Wystaw i Targów, które w postaci spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, odpowiedzialne jest w pierwszym rzędzie za organizację targów.

Sam fakt, że zbieramy się po raz trzeci z rzędu, mniejwięcej nawet w tym samym dniu, jest dowodem pewnej ciągłości pracy. — Jeżeli bowiem organizacja o charakterze społecznym, rozpoczynająca pierwotnie swą działalność przy minimalnych środkach i to wyłącznie ze źródeł prywatnych jest w stanie ugruntować swe pierwsze kroki samodzielnie, to jest to dowodem, że praca skupiająca dookoła siebie grupę ludzi, mających wytknięty określony cel działalności, ma zdrowe podstawy.

Dotychczasowa działalność Towarzystwa Wystaw i Targów wskazuje, że obrało ono racjonalną metodę ewolucyjną przy organizowaniu swych imprez i że ewolucja ta postępuje w miarę rozwoju naszego portu i miasta i zgodnie z rolą, jaką port i miasto Gdynia odgrywają w życiu gospodarczym Polski.

W zeszłorocznych bowiem Targach Gdyńskich wzięło udział ponad 270 wystawców, zajmujących przestrzeń ponad 2630 m² powierzchni terenów targowych krytych, reprezentujących w przeważnej części przemysł budowlany i budownictwo oraz niewielki dział rybołówstwa i przemysłu rybnego.

Natomiast Targi obecne zakrojone są już na szerszą skalę tak pod względem działów jak i przestrzeni wystawowej, jak również i pod względem ilości wystawców. Jak wspomniałem przed chwilą, zamiast 270 wystawców z roku ubiegłego, obecnie bierze udział około 400 wystawców, a kryta powierzchnia hal i pawilonów zamiast 2630 m² wynosi obecnie ponad 3380 m². Również zasiąg zainteresowania Targów został wydatnie rozszerzony. — Tak więc obok działów zeszłorocznych utworzono działy nowe, a mianowicie: 1) handlu zamorskiego, mającego wykazać możliwości eksportowe dla naszego handlu i przemysłu, metody pracy przy obsłudze wymiany handlowej drogą morską, oraz osiągnięcie i cele w tej dziedzinie, dalej 2) dział budowy dróg i motoryzacji, tak ściśle związany z ogólnymi planami motoryzacyjnymi Państwa i tak niezmier-

nie ważnych dla naszej dzielnicy i dla naszego portu, następnie 3) dział uprzemysłowienia Gdyni, mający wykazać możliwości istniejące w tym zakresie, a od wykorzystania których przede wszystkim zależy istotny i trwały rozwój miasta i portu Gdyni, wreszcie 4) dział turystyki i ludowego przemysłu regionalnego, mający podnieść znaczenie bezpośrednich walorów najbliższego zaplecza Gdyni, jako ośrodka turystycznego.

Z tego wyszczególnienia działów na obecnych Targach wnioskować można, iż kierunek dalszego rozwoju Targów Gdyńskich związany jest ściśle z rozwojem portu i miasta Gdyni.

A więc Targi Gdyńskie mają przyczynić się do ułatwienia zawierania stosunków handlowych z zagranicą w tym przez samą naturę wyznaczonym miejscu, jakim jest port morski, dalej Targi Gdyńskie mają być instrumentem wiążącym przede wszystkim najbliższe a następnie dalsze zaplecze z portem gdyńskim i rozrastającym się wielkim miastem Gdynią, i wreszcie mają one obsłużyć aktualne wymogi życia gospodarczego w zakresie budownictwa, motoryzacji i rybołówstwa.

Podkreślić wreszcie pragnę, iż Targi Gdyńskie posiadają wysoce ograniczone środki pieniężne i tym przede wszystkim tłumaczyć należy luki, które za chwilę będziemy mogli zauważyć. Niemniej jednak stwierdzić należy, że ewolucyjny rozwój Towarzystwa Wystaw i Targów Gdyńskich, dostosowywanie się jego do wzrastających potrzeb życia jest rękojmią jego dalszego rozwoju.

Ten krótki przegląd głównych celów i zadań Targów Gdyńskich wyjaśnia dostatecznie, dlaczego tak gmina m. Gdyni, jak i Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni są bezpośrednio zainteresowane w ich rozwoju. Spodziewać się należy, że Targi Gdyńskie, obecne i przyszłe spełnią swą rolę i zajmą stopniowo należne im miejsce, nie tylko pośród pokrewnych imprez w Polsce, dopełniając ich działalność w przypadającym im specyficznym zakresie działania, lecz zdobędą sobie z czasem miejsce pośród targów międzynarodowych, przyczyniając się tym samym do zacieśnienia stosunków handlowych z krajami zamorskimi a przede wszystkim z krajami bałtyckimi.

DR INŻ. KONRAD KASPEROWICZ
Wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni

Zagadnienia komunikacyjne, związane z eksportem

(Referat wygłoszony na Konferencji Eksportowej dnia 22 czerwca w Związku Izb Przemysłowo - Handlowych pod przewodnictwem Pana Ministra Przemysłu i Handlu)

Przystępując do charakterystyki zagadnień komunikacyjnych, związanych z naszym eksportem, należy na wstępie uświadomić sobie, że wszelkie przewozy towarów w Polsce zarówno w obrocie wewnętrznym jak i zagranicznym musza na razie korzystać prawie wyłącznie z dróg kolejowych. Żegluga śródlądowa ze względu na nikłość sieci żeglownych połączeń nie może jeszcze dzisiaj odgrywać należytej roli. Również trakcja samochodowa, tak wobec braku dróg, jak i małej ilości wozów, nie może być uwzględniana jako jeden z decydujących czynników lokomocji, zwłaszcza dalekodystansowej.

Z przytoczonych względów omawianie naszych zagadnień komunikacyjnych pod kątem potrzeb eksportu siłą konieczności ześrodkowuje się na polityce taryfowej P. K. P.

Ponieważ eksport polski odbywa się obecnie w ¾ drogą morską przez porty polskiego obszaru celnego, a w pierwszym rzędzie przez Gdynię, referat niniejszy, oparty na dezyderatach zgłoszonych w toku obrad Międzyministerialnej Komisji dla spraw Eksportu, uwzględnia przede wszystkim postulaty, dotyczące komunikacji kolejowej z portem gdyńskim. Tylko kilka postulatów zgłoszono w odniesieniu do połączeń z przejściami przez granice lądowe. Nie dysponując zatem dostatecznym materiałem dla sformułowania wniosków, dotyczących eksportu drogami lądowymi, Izba z konieczności rzeczy musi się ograniczyć tylko do podkreślenia, że odpowiednie uregulowanie odnośnych taryf należy również do całokształtu zagadnień komunikacyjnych, w których nasz eksport jest zainteresowany.

Polityka Rządu oraz sfer gospodarczych zmierzająca do technicznego i gospodarczego opanowania naszego wybrzeża, osiągnęła w całej rozciągłości zamierzony skutek, czego najwymowniejszym dowodem jest rola jaką już obecnie odgrywają nasze porty w obsłudze naszego handlu zagranicznego.

Jest rzeczą nie podlegającą najmniejszej wątpliwości, że obrany kierunek dla naszej ekspansji gospodarczej nie może być przez nikogo kwestionowany, lecz przeciwnie, musi być z całą konsekwencją i wytrwałością nadal kontynuowany.

W imię obiektywizmu jednak należy stwierdzić, że radykalne przestawienie zasadniczego kierunku naszego handlu zagranicznego z równoleżnikowego na południkowy w wielu wypadkach znacznie oddalił nasze ośrodki przemysłowe, nastawione na eksport,

od ich dawnych bram wylotowych, prowadzących na rynki zagraniczne.

Uzupełnienie i przebudowa pomorskiej sieci kolejowej, budowa magistrali węglowej oraz uzupełnienie sieci kolejowej, zespalającej Pomorze z b. zaborem rosyjskim, upoważniają nas do tezy, że z punktu widzenia głównego kierunku naszej ekspansji gospodarczej Polska uzyskała, względnie w najbliższej przyszłości uzyska w zasadzie dostateczne połączenia kolejowe najważniejszych ośrodków produkcyjnych z naszymi portami.

Jednakże wybitnie ekscentryczne położenie naszych portów w stosunku do ich zaplecza powoduje, że pomimo nawet jak najdalej posuniętej korektury w systemie sieci kolejowej, odziedziczonej po zaborcach, w rezultacie niewiele da się zrobić dla istotniejszego skrócenia tras, a tym samym radykalnego potanienia kosztów transportu kolejowego.

Porównując zdolność konkurencyjną naszych towarów z towarami innych krajów, należy stwierdzić, że z wyjątkiem Rosji i Czechosłowacji (która jednak dysponuje żeglugą na Łabie i Dunaju) nie ma prawie w Europie kraju, którego towary musiałyby przebywać tak długi transport kolejowy, jak polskie, zanim dostaną się na statek morski lub rzeczny. — W tych warunkach zadanie zbliżenia do portów naszych ośrodków produkcyjnych, nastawionych na eksport, spada swoim ciężarem w dużej mierze również na stawki kolejowe.

W okresie od r. 1928 do 15 III 1936, to znaczy do chwili opublikowania obecnie obowiązującej taryfy, kolejowa polityka taryfowa w dużej mierze uwzględniała przedstawiony powyżej stan rzeczy, gdyż w ciągu tych 8 lat taryfa portowa była istotnie uprzywilejowana. Tej właśnie taryfie, wspartej przez politykę celną, zawdzięczamy fakt, że w tak krótkim czasie zdołaliśmy zmienić zasadniczy kierunek naszego handlu zagranicznego prawie o 90°.

W omawianym okresie była bezwzględnie honorowana zasada przejmowania konkurencji dróg, prowadzących przez porty zagraniczne, jeśli suma wpływów P. K. P. z danych transportów będzie większa, aniżeli przy przewozie przez granice suche, choćby opłata za tonokilometr do portów polskich miała być znacznie mniejsza.

Poza tym w okresie 1928 — 1936 przestrzegana była również zasada, że ochrona taryfowa naszych portów winna iść poza granice stawek przewozowych, stosowanych na kolejach konkurencyjnych, gdyż mimo ciągłego postępu pod względem wyposażenia technicznego, organizacji pracy i częstotliwości połączeń okrętowych naszych portów, ustępowały one jeszcze pod niejednym względem portom konkurencyjnym, a przede wszystkim niemieckim. Wreszcie w omawianym okresie liczono się również z koniecznością wyrównywania w drodze obniżki opłat przewozowych nadmiernego podrożenia kosztów przewozu surowców zagranicznych, spowodowanego wprowadzeniem ceł preferencyjnych i przymusu kierowania importu drogą przez Gdynię i Gdańsk.

Ze względu na przeżywany kryzys gospodarczy, z początkiem 1936 r., obniżono taryfy wewnętrzne, co dla życia gospodarczego wyraziło się ulgą w sumie ok. 70 milionów złotych w stosunku rocznym. Wspomniana rewizja pierwotnego wydania taryfy spowodowała jednak wypaczenie całej struktury systemu taryfowego, wskutek czego dotychczasowa równowaga między taryfami wewnętrznymi i eksportowymi została zwichnięta, a taryfa portowa straciła szereg przywilejów.

Przede wszystkim zniesione zostały prawie wszystkie generalne ulgi jakie poprzednio obowiązywały w taryfach portowych, jak obniżenie ogólnego baremu taryfowego w komunikacji z portami polskiego obszaru celnego na odległości ponad 700 km, potrącanie połowy opłaty stacyjnej od stawek opłat przewozowych w komunikacji tranzytowej z naszymi portami i t. d.

Nowa taryfa uchyliła przestrzeganą w poprzednich wydaniach zasadę, że koszty przewozu w komunikacji z portami polskiego obszaru celnego mają być o ile możności niższe, w każdym jednak razie zasadniczo nie wyższe od kosztów przewozu w komunikacji z punktami granicznymi granicy lądowej.

Obecnie szereg taryf specjalnych przewiduje na rzecz przejść granicznych lądowych większe ulgi, aniżeli na korzyść naszych portów morskich.

W tranzycie państw uprzywilejowanych pod względem taryfowym dopuszczone zostało stosowanie taryf specjalnych, obowiązujących na przejściach lądowych, a wykluczono stosowanie taryf specjalnych portowych, wskutek czego atrakcyjność naszych portów została osłabiona.

Taryfa wyjątkowa nr. 1 zawiera stawki opłat przewozowych, które dawno już przestały być konkurencyjnymi w stosunku do stawek, obowiązujących w komunikacji z współzawodniczącymi portami niemieckimi.

Odzwierciedleniem przedstawionego stanu rzeczy w naszych portach są postulaty kolejowe, zgłoszone przez eksporterów w toku konferencyj z Międzyministerialną Komisją dla Spraw Eksportu. W tym miejscu należy dla ścisłości podkreślić, że sfery eksportowe zgłosiły przy tej sposobności stosunkowo bardzo ograniczoną ilość dezyderatów komunikacyjnych, mogących spotęgować nasz wywóz, co

tłumaczy się okolicznością, że prawie cały wysiłek argumentacyjny eksporterów był skierowany na uzyskanie kontyngentów i innych form pomocy.

Ze względu na zasadniczy kierunek naszego eksportu postulaty taryfowe kładą główny nacisk przeważnie na konieczność różnych zmian w taryfach portowych. Ponieważ postulaty owe obejmują około 40 artykułów eksportowych, okazało się rzeczą niemożliwą ujęcie tych dezyderatów w generalną charakterystykę, gdyż każda taryfa stanowi właściwie odrębne zagadnienie ekonomiczne.

Zresztą — niezależnie od faktu, że eksporterzy zgłaszają w grę wchodzące postulaty Ministerstwu Komunikacji w drodze bezpośredniej, — motywacja poszczególnych wniosków taryfowych znajdzie swój wyraz również w referatach branżowych i regionalnych, dzisiaj tutaj wygłaszanych.

Niezależnie od postulatów taryfowych zgłosili eksporterzy również dezyderaty, dotyczące usprawnienia organizacji przewozu kolejowego, domagając się w szczególności uregulowania spraw następujących:

1) zwiększenia taboru kolejowego w zakresie wagonów typów specjalnych, niezbędnych dla racjonalnego przewozu takich towarów, jak jaja, drób, len, konopie, sierść, grzyby, jagody i krew;
2) usprawnienia dostawy w należytych terminach przesyłek eksportowych do portów oraz prawidłowego i terminowego podstawiania wagonów;
3) przyśpieszenia trybu zwrotu reklamowanych nadpłat i refakcyj;
4) redukcji kosztów za załatwianie formalności celnych przez kolejową agencję celną;
5) uregulowania pod kątem wymogów eksportu czasokresów wolnych od postojowego;
6) usunięcia niedomagań wynikających z niedostatecznej ilości torów kolejowych w Gdyni oraz
7) ustalenia pojęcia siły wyższej w zakresie obliczania postojowego w wypadkach opóźnienia statków wskutek niepomyślnych warunków atmosferycznych.

—o—

Przechodząc z kolei do omówienia postulatów eksportu na odcinku żeglugowo - portowym, mielibyśmy do omówienia następujące zagadnienia:

1) żeglugi i frachtów morskich
2) kosztów przeładunkowych w porcie i
3) sprawności przeładunku.

Ad. 1.

Ostatnie lata przyniosły nam niewątpliwie bardzo poważne rezultaty w rozbudowie nowych połączeń między portami polskimi, a w pierwszym rzędzie Gdynią i szeregiem wielkich portów światowych. Pomimo to jednakże, postulaty, zgłoszone przez eksporterów, przemawiają za tym, że ilość linij regularnych jest jeszcze niedostateczna. Zrozumienie odnośnych braków jest także w polskich sferach żeglugowych bardzo żywe. Czynią one usilne starania o rozbudowę istniejących i uruchomienie nowych linij regularnych.

Poważną, a właściwie najważniejszą przeszkodą w prędkim realizowaniu tych zamierzeń jest brak odpowiedniego alimentu towarowego. To samo dotyczy między innymi także poruszonej na Konferencji Międzyministerialnej sprawy uruchomienia regularnej komunikacji do Gandawy.

W każdym bądź razie cyfra przeszło 50 połączeń regularnych z Gdyni do 250 portów światowych, powstałych w kilku latach ostatnich, świadczy o szybkim tempie poprawiania się sytuacji w naszej żegludze.

W niemniejszym stopniu zasługuje na podkreślenie fakt stałego zwiększania się tonażu polskiej floty handlowej. Do tej sprawy przywiązuje nasz eksport największą wagę w przekonaniu, że wysoki udział polskiej floty handlowej w przewozie naszego eksportu będzie decydować o rozmachu naszej ekspansji handlowej. Przy obecnym udziale floty handlowej polskiej w obsłudze naszego handlu zamorskiego, który wynosi zaledwie 10%, nie posiadamy dostatecznych możliwości, aby wywierać należyty wpływ na układ frachtów morskich korzystny dla naszego eksportu.

W związku z poprawą koniunktury na rynkach światowych i ogólną tendencją zwyżkową cen zaznaczyła się również podwyżka frachtów morskich. Prawo popytu i podaży w odniesieniu do tonażu trampowego zaczęło oddziaływać z całą bezwzględnością. Okazało się, że układ frachtów w trampingu jest zawsze wyrazem licytacji, podobnie jak wahania cen na giełdzie. Eksporterzy nasi podnoszą jednakże, że i wzrost frachtów na liniach regularnych był w wielu wypadkach zjawiskiem utrudniającym eksport. Armatorzy uzasadniają tę zwyżkę wzrostem kosztów eksploatacyjnych, a częściowo także chęcią powetowania w okresie pomyślniejszej koniunktury strat, poniesionych w czasie depresji gospodarczej. Polskie linie okrętowe, o ile nie były zależne od umów i warunków konferencyjnych, stosowały jednakże podwyżki te stosunkowo oględnie i po uprzednim poinformowaniu eksportera.

Zagadnienie frachtów morskich jest jednym z najważniejszych problemów, od którego w dużej mierze zależny jest rozwój naszego eksportu. W tym względzie niekorzystną jest dla nas okoliczność, że eksport nasz w wysokim stopniu zależny jest od przewozu na ob-

cych statkach. Eksporter odczuwa brak instytucji, któraby za główne swoje zadanie miała badanie układu warunków w zakresie frachtów morskich. Toteż w zrozumieniu tej konieczności przewidziane jest utworzenie przy Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni specjalnego referatu taryfowego. Izba uważa za konieczne usystematyzowanie badań w tym kierunku i stworzenie dla życia gospodarczego zaplecza portu możliwości otrzymywania źródłowych i miarodajnych informacyj nie tylko o możliwościach samego przewozu towarów drogą morską, ale także o kosztach przewozu.

Większość różnic we frachtach morskich na niekorzyść Gdyni wypływa z tego źródła, że Gdynia nie została jeszcze uznana za port zasadniczy przez szereg konferencyj, na skutek czego za przewóz towarów z portów zasadniczych zachodnio - europejskich do Gdyni obowiązują t. zw. additional ranges. Między innymi jest Gdynia w obecnej chwili najbardziej zainteresowana wejściem do konferencji Indyj Holenderskich i Indyj Brytyjskich.

Ze względu na słabą aktywność naszego handlu i brak dostatecznej ilości towarów, która umożliwiłaby stworzenie bezpośrednich linij okrętowych, jest zrealizowanie tego postulatu bardzo trudne. Omawiana tu sprawa obchodzi w równej mierze także import. Zauważyć należy, że zależność importu od pośrednictwa londyńskiego, rotterdamskiego lub hamburskiego utrudnia jego skoncentrowanie, a tym samym stworzenie dostatecznej podstawy dla powstania nowych połączeń regularnych.

Ad. 2.

W zakresie kosztów przeładunku portowego eksporterzy domagają się przede wszystkim rewizji gdyńskiej taryfy spedytorskiej, która zdaniem ich, jest zbyt wygórowana w porównaniu z taryfami, stosowanymi w Gdańsku i portach zagranicznych. Należy stwierdzić, że w zakresie towarów eksportowych podwyżka tej taryfy objęła tylko dykty, forniery i meble, to jest artykuły, co do których zainteresowani eksporterzy nie zgłosili specjalnych zastrzeżeń. W pozostałych wypadkach na skutek interwencji Izby ekspedytorzy zaniechali podwyżki taryf. Gros naszego eksportu artykułów masowych, (a głównie węgiel i drewno) przeładowane jest przez firmy eksportowe we własnym zakresie tak, iż taryfa spedytorska nie wchodzi tu w rachubę. Przy innych towarach, jak cukier, bekony, jaja i masło nie stanowi Gdańsk kryterium porównawczego, gdyż artykuły te eksportuje się przeważnie przez Gdynię.

Analiza warunków pracy w porcie gdyńskim i porównanie ich z innymi portami i z Gdańskiem, wykazuje, iż zachodzące w niektórych wypadkach różnice w kosztach przeładunku na niekorzyść Gdyni są następstwem niedoinwestowania portu gdyńskiego.

Główną jednak przyczyną, dla której koszty przeładunkowe w Gdyni są wyższe niż w innych portach, jest słaba wydajność pracy gdyńskich robotników portowych, czego źródłem jest ustawowe ograniczenie swobody pracodawców w doborze robotników.

Obowiązujące w tym względzie przepisy dekretu o pracy robotników portowych z roku 1933 odnoszą się wprawdzie tylko do 30% portowej załogi robotniczej. Jest to jednakże ilość dostateczna, by spowodować nie tylko ogólne obniżenie wydajności pracy, ale także przyczynić się do zdemoralizowania pozostałych robotników portowych.

Toteż Izba stwierdza, że dopóki dotychczasowe ustawodawstwo socjalne na terenie portu gdyńskiego nie zostanie zmienione, nie może być mowy o podniesieniu wydajności pracy, a tym samym o obniżeniu kosztów przeładunkowych.

Tłumacząc w powyższy sposób poziom kosztów przeładunku w porcie gdyńskim, nie ma Izba bynajmniej zamiaru bronić istniejącego stanu rzeczy i usprawiedliwiać istniejący portowy aparat przeładunkowy. Izba stoi na stanowisku, że aparat ten powinien się organizocyjnie udoskonalać, gdyż w tym widzi źródło usprawnienia i potanienia funkcyj całego portu oraz podniesienia bezpieczeństwa towarów.

Ad. 3.

Przyczyny sporadycznych uszkodzeń towarów w porcie gdyńskim mają swe źródło także w przeważnej mierze w wzmiankowanych wyżej niedomaganiach systemu pośrednictwa pracy na terenie portu gdyńskiego. Ponadto poważna część uwag eksporterów dotyczących niedomagań sprawności działania portu została niewątpliwie także spowodowana brakami, jakie port gdyński w zakresie jego wyposażenia w techniczne urządzenia przeładunkowe, inwestycje kolejowe, nabrzeża i składy portowe tak wyraźnie odczuwa.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni nie oddaje się bynajmniej złudzeniu, że na odcinku obsługi eksportu w porcie samym przez ekspedytorów i armatorów nie zachodzą poważniejsze braki, przeciwnie, ciągle podkreśla konieczność usprawnienia aparatu przeładunkowego w porcie i potanienia jego usług do granicy konkurencyjności z innymi portami. Niewątpliwie też na tej drodze posuwamy się naprzód, czego dowodem może być oświadczenie Pana Przewodniczącego Komisji Międzyministerialnej, że zarzuty pod adresem Gdyni ze strony eksporterów zaplecza zmalały w ostatnim czasie radykalnie, co niewątpliwie świadczy o tym, że młody port gdyński pod względem swojej sprawności w wykonywaniu zadań aparatu przeładunkowego stale się pod-

nosi i zaczyna powoli dorównywać portom, posiadającym doświadczenie i wiekową tradycję.

Tezy

W wyniku powyższych rozważań Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni przedkłada następujące tezy:

1) Powinna nastąpić generalna rewizja obecnej polityki taryfowej kolejowej w odniesieniu do naszego eksportu przez nadanie jej specjalnego nastawienia w kierunku uprzywilejowania portów polskiego obszaru celnego przy równoczesnym uwzględnieniu możliwości dokonywania eksportu w wypadkach nieodzownych drogą lądową.

2) Z uwagi na fakt, że w ostatnim czasie mnożą się wypadki eksportu towarów w drobnych partiach, nieodzownym jest uwzględnienie wniosku Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w sprawie specjalnej ulgowej taryfy drobnicowej portowej.

3) Konicecznym jest uwzględnienie interesów eksportera w drodze odpowiedniej modyfikacji regulaminu przewozu towarów PKP., który zbyt jednostronnie na korzyść kolei normuje zagadnienie terminowej dostawy przesyłek.

4) Celem usprawnienia przeładunku w porcie gdyńskim nieodzownym jest co najmniej wykonanie minimalnego programu w zakresie inwestycyj kolejowych w po: przedłożonego przez portowe sfery gospodarcze.

5) Celem usprawnienia organizacji transportu kolejowego nieodzownym jest uwzględnienie w całej rozciągłości odnośnych postulatów, zgłoszonych Międzyministerialnej Komisji.

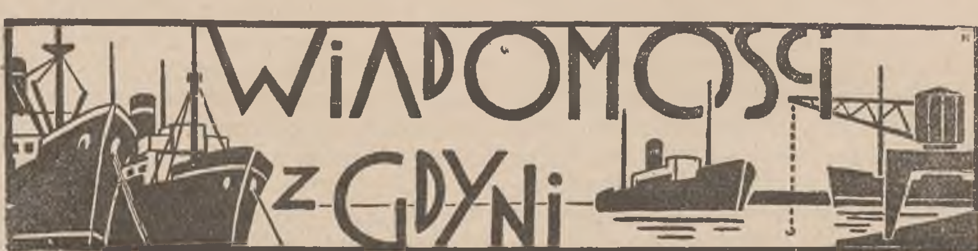
6) Warunkiem zagwarantowania interesów eksporterów, a tym samym wzmożenia naszej ekspansji gospodarczej jest dalsza rozbudowa polskiej floty handlowej i popieranie usiłowań sfer żeglugowych, zmierzających do uruchomienia nowych regularnych połączeń morskich.

7) Wskazanym jest zainicjowanie na terenie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni badań w zakresie kształtowania się frachtów morskich i zwiększenia częstotliwości regularnych połączeń morskich.

8) Koszty przeładunku w porcie gdyńskim powinny być utrzymywane na poziomie możliwie najniższym, jednakże gwarantującym opłacalność pracy przeładunkowej.

9) Zasadniczym warunkiem obniżenia kosztów przeładunkowych w porcie gdyńskim jest podniesienie wydajności pracy robotników portowych, co da się osiągnąć jedynie drogą zmiany dotychczasowego systemu pośrednictwa pracy w porcie.

10) Dalszym warunkiem potanienia kosztów przeładunku jest doinwestowanie portu gdyńskiego w zakresie technicznych urządzeń przeładunków, rozbudowy nabrzeży i składów.



OTWARCIE II TARGÓW GDYŃSKICH.

W dniu 20 czerwca nastąpiło uroczyste otwarcie II Targów Gdyńskich. Sam akt otwarcia poprzedzony był zebraniem w sali kina Morskie Oko, przy czym przemówienia powitalne wygłosili p. Komisarz Rządu m. Gdyni mgr Franciszek Sokół, podnosząc ogólne znaczenie gospodarcze Targów oraz ich specjalne znaczenie dla rozwijającego się w szybkim tempie miasta, oraz Prezes Izby naszej p. Stanisław Tor, którego przemówienie umieszczamy na wstępie niniejszego numeru. Po tych przemówieniach zabrał głos Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz. Pan Wojewoda Pomorski uwypuklił znaczenie Targów Gdyńskich, jako instrumentu gospodarczego, przyczyniającego się do utrwalenia łączności Gdyni z zapleczem oraz do wykazania zadań, jakie Gdynia ma do spełnienia w organizmie gospodarczym Polski.

Po przejściu na teren Targów Pan Wojewoda Raczkiewicz dokonał przy dźwiękach hymnu narodowego przecięcia symbolicznej wstęgi i ogłosił Targi Gdyńskie za otwarte. Następnie wszyscy obecni na uroczystości zwiedzili szczegółowo Targi, po czym podejmowani byli śniadaniem przez Pana Komisarza Rządu mgr Franciszka Sokoła i Prezesa naszej Izby p. Stanisława Tora.

ZJAZD IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW W GDYNI.

Z inicjatywy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu został zwołany do Gdyni na niedzielę, dnia 20 czerwca rb. w lokalu naszej Izby Zjazd Importerów i Eksporterów

z Pomorza, w którym w charakterze gości wzięli również udział kupcy - hurtownicy z innych dzielnic Polski, jak Poznańskie, Śląsk i Kresy Wschodnie.

Uczestników Zjazdu powitał Prezes Korporacji Kupieckiej w Gdyni p. Radca Czesław Nowacki, po czym Zjazd otworzył i słowo wstępne wygłosił Prezes Związku p. poseł Tadeusz Marchlewski, przedstawiając cele i zadania nowopowstającego przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu Zrzeszenia. Mówca podkreślił w pierwszym rzędzie konieczność unarodowienia handlu importowego i eksportowego, przy czym zakomunikował, że członkiem zrzeszenia może zostać każda firma chrześcijańska na Pomorzu, która bierze bezpośredni udział w handlu zagranicznym. Ażeby umożliwić Zrzeszeniu kontakt z całym krajem, uchwalono w charakterze członków - korespodentów przyjmować większe firmy hurtowe z poza Pomorza, a ponadto wszystkie przedsiębiorstwa, obsługujące import i eksport, jak np. banki, domy spedycyjne, domy agenturowe itp.

Referat pt. „Aktualne zagadnienia z dziedziny importu“ wygłosił Wiceprezes Związku i Wiceprezes naszej Izby p. dr Władysław Smoleń, który na wstępie złożył Zjazdowi serdeczne życzenia imieniem Prezydium Izby. a referat p. t. „Konieczność zorganizowania handlu zamorskiego“ — dyrektor firmy „Hakol“ p. Karol Piątkowski. Prelegenci omówili zagadnienia, związane z handlem zagranicznym Polski, możliwości eksportowe i importowe, konieczność dawania inicjatywy do stwarzania na terenie Gdyni t. zw. central importu dla poszczególnych grup towarowych itp.

Zreferowany przez Dyrektora Związku p. Jerzego Radojewskiego regulamin Sekcji pod nazwą: „Zrzeszenie Importerów i Eksporterów przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, z siedzibą w Gdyni“ przyjęto z małymi poprawkami, po czym obecni zgłosili się bądź na członków rzeczywistych, bądź na członków-korespondentów.

Następnie wybrano Zarząd Zrzeszenia w składzie następującym: Przewodniczący — wiceprezes naszej Izby dr Władysław Smoleń, Wiceprzewodniczący — wiceprezes naszej Izby p. Bronisław Kentzer, ławnicy — Karol Piątkowski z Gdyni, Alojzy Słomiński z Brus. Trzy pozostałe miejsca Zarząd Zrzeszenia obsadzi w porozumieniu ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

W drugiej części Zjazdu odbyły się posiedzenia 2 podkomisyj: pierwsza z nich obradowała nad sprawą unarodowienia handlu śledziami w Polsce, przy czym zebranie powitało z zadowoleniem powstanie nowej importowej hurtowni śledzi, opartej o kapitały pomorskie i poznańskie.

Druga zaś nad sprawą unarodowienia handlu owocami w Polsce. W czasie obrad uczestnicy dowiedzieli się o pracach przygotowawczych do utworzenia wielkiej chrześcijańskiej hurtowni owoców południowych. Na ten cel większa część kapitału została zmobilizowana. Omawiano także szczegóły współpracy przyszłej hurtowni z innymi dzielnicami Polski, jak np. ze Śląskiem, Wileńszczyzną itd., których delegaci przybyli na Zjazd w charakterze gości.

Po kilku godzinnych obradach, poświęconych po raz pierwszy wyłącznie handlowi zagranicznemu, zakończono Zjazd, który dowiódł, że kupiectwo pomorskie stanęło w Gdyni mocną stopą i z silną wolą unarodowienia handlu w naszym suwerennym porcie.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MAJU.

Po rekordowym skoku wzwyż ilości przewiezionych na statkach polskiej floty handlowej towarów w kwietniu b. roku, w porównaniu z odpowiednim miesiącem lat poprzednich — do 123.058 ton, mamy w kwietniu dalszy przyrost — do 131.276 ton, wobec 109.376,5 t. w maju roku 1936.

Z ogólnej ilości przewiezionych towarów na eksport przypadło 82.520 t. (oraz 17 koni), na import 41.242 t., na przewozy między portami obcymi i na tranzyt morski 7.514 ton.

Po odliczeniu 36.500 t. węgla przewiezionego na statkach Polsko-Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob), trudniącego się prawie wyłącznie eksportem polskiego węgla otrzymujemy już niemal całkowitą równowagę wywozu i przywozu na statkach polskich, pod względem wagowym, co świadczy o korzystnych na ogół warunkach eksploatacyjnych naszych statków i o możliwościach dalszego celowego ich wykorzystania, przy zwiększającej się podaży ładunków.

Statki Żeglugi Polskiej S. A. zwiększyły swe przewozy z 58.281 t. w maju ub. roku na 76.795 t. w maju r. bieżącego. W przeciwieństwie do maja r. ubiegłego, kiedy w Żegludze Polskiej S. A. przeważały ładunki eksportowe, nastąpiła znaczna równowaga ilości ładunku na wejściu i wyjściu: wywieziono towarów 34.862 t. (V 1936: 39.402 t.), przywieziono 34.419 t. (V 1936: 21.907 t.), przewieziono między portami obcymi i w tranzycie morskim 7.514 t. (V 1936: 334 t.)

Linie regularne Żeglugi Polskiej zwiększyły swe przewozy w liczbach względnych i bezwzględnych więcej niż trampy: 38.139 t. wobec 27.713 t. w maju ub. roku, podczas gdy trampy przewiozły 38.656 t. ładunku wobec 31.098 t. w maju ub. roku. Na liniach eksportowych ładunków było 20.181 t. (V 1936: 19.898 t.), importowych 15.512 t. (V 1936: 6.948 t.), w tranzycie morskim 730 t. i przewiezionych między portami obcymi 1.716 t. (V 1936: między portami zagranicy i transito

razem: 877 t.) W maju rb. linie żeglugi osiągnęły więc znaczną równowagę przewozów eksportowych i importowych.

Trampy Żeglugi Polskiej S. A., dzięki przewozom kontraktowym dużej ilości kostki granitowej ze Szwecji, osiągnęły nawet przewagę przywozu nad wywozem: 14.681 t. ładunków eksportowych (V 1936: 19.504 t.) wobec 18.907 t. ładunków importowych (V 1936: 11.261 t.) Na wywóz złożyło się: 9.311 t. węgla i 5.370 t. koksu, na przywóz 13.905 t. kostki granitowej i 5.002 t. rudy żelaznej.

Statki Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego miały od dawna nie notowaną zwyżkę majowych przewozów: z 7.642 t. i 79 koni na 9.159 t. i 11 koni w odpowiednich miesiącach lat 1936 i 1937. Wzrost ten więcej się odbił na przywozie niż na wywozie: wywieziono bowiem 6.148 t. (V 1936: 5.544 t.). przywieziono 3.011 t. (V 1937: 2.098 t.) Na obu liniach angielskich przewieziono razem 6.082 t. ładunków eksportowych i 3:002 t. importowych. Na linii Gdynia — Havre przewieziono 66 t. w wywozie i 9 t. w przywozie. Jak wiadomo linia ta służy w pierwszym rzędzie jako dowozowa dla emigrantów, wyjeżdżających za ocean z portów zachodnio-europejskich.

Na linii londyńskiej przewieziono w wywozie 2.383 t. towarów, w tym z Gdyni 1.997 t., z Gdańska 386 t., przywieziono z Londynu 1.620 t., w tym 1.407 t. do Gdyni i 213 t. do Gdańska.

W kierunku Hull wywieziono 3.699 t. towarów i 11 koni, w tym 1.184 t. i wszystkie konie przez Gdynię, 1.815 t. przez Gdańsk. Z Hull przywieziono 1.391 t. towarów, w tym 1.180 t. do Gdyni i 211 t. do Gdańska.

Dwie linie towarzystwa Gdynia — Ameryka, Linie Żeglugowe — północno i południowo-amerykańska przewiozły razem 2.076 pasażerów i 8.822 t. towarów, wobec 1.258 pasażerów i 4.235 t. towarów, przewiezionych w maju ub. roku. Ten poważny wzrost zawdzięczać należy z jednej strony wzrostowi ilości odjazdów i przyjazdów (5 zamiast 4) na północno-amerykańskiej linii, oraz przybyciu parowca „Pułaski" na południowo-amerykańskiej linii, któremu w maju ub. roku odpowiada brak ruchu na tej linii.

W ruchu wyjściowym było ogółem 1.064 pasażerów, oraz 5.010 t. towarów, w wejściowym 1.012 pasażerów i 3.812 t. towarów (V 1936: 740 pas. i 905 t. towarów).

Na linii Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York na wyjściu było w trzech odjazdach 685 pasażerów transatlantyckich (V 1936: w dwóch odjazdach 518 pasażerów). oraz 379 pasażerów do Cherbourga, udających się na wystawę paryskę, przy 5.010 t. towarów (V 1936: 3.330 t.) Na wejściu na linii północno-amerykańskiej (2 przyjazdy wobec dwóch) było 883 pas. i 2.016 t. towarów (V 1936: 740 pas. i 905 t. towarów). Na linii południowo-amerykańskiej było jedno wejście do Gdyni z 129 pasaż. i 1.796 t. towarów. Do ruchu tej linii nie wliczone są towary przewożone na dodatkowych statkach zafrachtowanych.

Statki Polsko - Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego (Polskarob) przewiozły 36.500 t. węgla eksportowego (V 1936: 38.678,5 t. w tym jednakże tylko 36.239 t. węgla eksportowego, reszta w drodze powrotnej z Burntisland do Horsens), w 13 podróżach (V 1936: 14 podróży). Jedna z partyj węgla — 2.800 t. wyszła z Gdańska do Göteborga, resztę wywieziono z Gdyni. Krajami przeznaczenia były: Szwecja 21.277 t. (23.873 t.), Norwegia 9.585 t. (9.581 t.). Holandia 2.808 t. (2.775 t.), Dania 2.830 t. (0).

Odwiedzono z ładunkiem porty: Göteborg 3-krotnie. Gefle 3-krotnie, Helsingborg, Slite, Rotterdam, Korsör, Slemmestad, Oslo, Haugesund.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W MIES. MAJU.

W miesiącu maju urządzenia przeładunkowe portu przepracowały godzin 16.085 minut 05 z zużyciem prądu 92.845 kWh i przeładowały 205.171 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wyniosło za miesiąc maj

w bieżącym roku	131
w ubiegłym roku	98
Przyrost wynosi zatem	33

SOWIECKIE USIŁOWANIA NAWIGACYJNE NA PÓŁNOCY.

Do Archangielska już przybył parowiec silnej budowy, który w tegorocznym sezonie nawigacyjnym Dalekiej Północy będzie usiłował przebyć drogę do cieśniny Beringa tam i z powrotem. Niemal równocześnie spuszczono na wodę stoczni Ordżonikidze w Leningra-

dzie lodołamacz. którego jedną z cech charakterystycznych będą obszerne bunkry na 4 tysiące ton węgla, umożliwiające mu okrążenie Syberii bez bunkrowania. Łamacz będzie miał trzy maszyny po 3.350 KM, które zapewnić mają szybkość 15,5 węzła. Wyporność statku wyniesie 11.000 ton. wobec czego będzie on największym dotąd zbudowanym lodołamaczem świata.

Te systematyczne usiłowania Sowietów „przetarcia" morskiej drogi północnej dookoła Syberii łącznie z szeroko zakrojonym ich pionierstwem lotniczo - meteorologicznym w kierunku bieguna, są bardzo wymowne. Dotychczasowe sukcesy nawigacyjne na drodze przelotowej dookoła Syberii są bardzo skromne i tym się zapewne tłumaczy, że jako najsilniejsza rezerwa będzie uruchomiony za rok — dwa wielki łamacz lodu, którego pierwszą próbą ma właśnie być letnia żegluga dookoła Syberii. Myśl to nie nowa, gdyż pochodząca od admirała Makarowa, który wbrew ideom Nansena zamierzał zdobyć okolice podbiegunowe ciężkim i potężnym łamaczem lolu, jakim był zaprojektowany przez niego i zbudowany w Newcastle „Jermak".

Analizując głębiej poczynania Sowietów na Północy. która ma ich połączyć ze Wschodem. natykamy się na przewodnie idee innego działacza i uczonego dawnej Rosji — Mendelejewa. W ostatnich latach życia interesował się on gospodarczo-polityczną rolą Rosji i w książce poświęconej temu zagadnieniu wykazał w sposób przekonywujący, że przyszłość Rosji leży w Azji. Jednym z głównych argumentów jego był dowód, że środek ciężkości państwa rosyjskiego przesuwa się systematycznie ku wschodowi.

Obecnie instytut imienia Mendelejewa w Leningradzie bada te właśnie zagadnienia metodą centrograficzną, to znaczy oblicza ścisłą lokalizację centrum zaludnienia, centrum przemysłu. centrum zbiorów zbóż, centrum ilości tonokilometrów przejechanych na wszystkich kolejach. oraz między innymi bada pozycje tych centrów dla poszczególnych okresów. i to daleko wstecz, — dla niektórych zjawisk nawet wstecz do roku 1858.

Okazuje się, że całkiem niezależnie od przesunięcia się zachodniej granicy państwa ku wschodowi centrum ciężkości jego stale przesuwał się ku wschodowi, co wykazuje analiza wszelkich poszczególnych badanych aspektów i zjawisk. Dane te znaleźć można w nowojorskim czasopiśmie Amerykańskiego Tow. Geograficznego, gdzie prace badaczy instytutu im. Mendelejewa podane są obok badań centrograficznych uczonych amerykańskich na przykładach Ameryki Północnej i innych.

Ciekawe jest, że niektóre specjalne centra dla Związku Sowieckiego przesuwają się nie ku wschodowi. lecz ku północnemu wschodowi. A ponieważ już nawet utrzymanie się na tym samym równoleżniku przy posuwaniu się ku wschodowi, wskutek oddalania się od wpływów Gulfstreamu oznacza wkraczanie do klimatu kontynentalniejszego i zimniejszego, wnioskować należy, że Związek Sowiecki staje się coraz więcej państwem kontynentalnym i to o inklinacji „polarnej". Tendencja ta, jak stwierdziły badania, nie jest zależna od form ustrojowych, sięga głębiej i może być uważana za proces „wiekowy".

Uświadomienie sobie tej głównej tendencji Sowietów przez nich samych wyziera przede wszystkim z ich usiłowania opanowania swego północnego wschodu i stworzenia w tym kierunku nowych szlaków komunikacyjnych.

Z tego ogólnego punktu widzenia dotychczasowe usiłowania Sowietów rozszerzenia nawigacji dookoła Syberii, będące przedłużeniem akcji poprzedzającej za rządów carskich są raczej skromne i zapewne będą z czasem zintensyfikowane.

SUBWENCJA DLA SZWEDZKICH LINIJ STOCKHOLM — RYGA I SZWECJA — LITWA — GDAŃSK — POLSKA.

Towarzystwo żeglugowe „Svea" prosząc o subwencję rządową dla utrzymania regularnej żeglugi między portami Stockholm — Ryga wymienia, że w roku ubiegłym otrzymała 18.000 kor. subwencji na pokrycie strat poniesionych na tej linii i wykazała 37 podróży tam i z powrotem, przewożąc 4.938 ton towarów wobec 3.241 ton w 1935 r., oraz 2.067 pasażerów, czyli o 369 osób więcej niż w r. poprzednim. Stockholmska Izba Handlowa podając swą opinię w tej sprawie do Ministerstwa Handlu zaznacza, że regularne połączenia Stockholm — Ryga należy utrzymać zarówno ze względu na stosunki ekonomiczne i kulturalne z Łotwą, jak i dla poparcia żeglugi szwedzkiej w ogóle. Izba Handlowa zatem wypowiada się za udzieleniem zapomogi w 1937 r. w wysokości 950 kor. za każdą podróż tam i z powrotem przy najwyżej 30 takich podróżach. Inne Tow. Żeglugowe A/B Svenska Amerika Linien utrzymujące stałe połączenia Szwecja — Litwa — Gdańsk — Polska prosi również o subwencję rządową i powołuje się na otrzymaną w zeszłym roku w wysokości 24.000 kor. za 57 podróży okrężnych w czasie od 1 kwietnia 1936 do 31 marca 1937. W czasie tych podróży przewieziono 19.966 ton towarów (wobec 9.537 ton w roku poprzednim). 203 ton (186 ton) — poczty oraz 2.847 pasażerów, czyli o 468 osób więcej niż w poprzednim roku. Poza tym przewieziono 818 ton i 32 pasażerów między obcymi portami. Według sprawozdania Towarzystwa straty jego na tej linii wynosiły 36 tys. kor. wobec 99,7 tys. kor. w 1934 r. i 66 tys. kor. w 1935 r. Według dotychczasowych warunków subwencji w miesiącach styczeń, luty i marzec stat-

ki Tow. miały dokonać przynajmniej jednej podróży w miesiącu z Stockholmu do Gdańska i ewent. do Libawy lub Rygi. Towarzystwo prosi obecnie o zwolnienie go od tego warunku, gdyż dotychczasowa praktyka nie wykazała potrzeby tych podróży.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

WYMIANA TOWAROWA KANADY Z POLSKĄ W R. 1936/37 A DALSZE JEJ PERSPEKTYWY.

Rok budżetowy 1936-37 zaznaczył się w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrostem obrotów polsko - kanadyjskich, wyrażających się sumą dol. 149.826 po stronie importu z Polski i dol. 557.196 po stronie eksportu do Polski, wobec dol. 115.818 i dol. 511.929 w r. 1935-36. Saldo więc dodatnie dla Kanady wynosi dol. 407.370, wykazując wzrost o sumę dol. 11.259 w porównaniu z saldem dol. 396.111 z r. poprzedniego. Bliższa jednak analiza cyfr statystycznych za ostatnie trzy lata budżetowe, wykazuje stały, choć powolny rozwój eksportu polskiego do Kanady.

Zgodnie z tymi cyframi import kanadyjski z Polski po raz pierwszy przekroczył dol. 100.000 w roku budżetowym 34-35, osiągając dol. 154.000. Od sumy tej jednak odjąć należy kwoty importu przypadkowego w zakresie artykułów nie mających szans trwałego zbytu, na łączną sumę dol. 42.000. Całkowity import z Polski w roku następnym 35-36 wyniósł dol. 115.818, z czego odjąć należy około dol. 20.000 za przypadkowe transakcje.

Z kwoty dostaw roku 1936-37 należałoby odjąć pozycje, takie jak glicerynę, której w marcu importowano za dol. 16.790, a która nie może mieć charakteru stałego, oraz przetworów owocowych (fruit pulp) za sumę dol. 2.581. Natomiast nie figuruje w statystykach kanadyjskich chmiel polski, dostarczany na rynek kanadyjski za pośrednictwem firm hamburskich. Według szacunkowych obliczeń, importowała Kanada chmielu polskiego za około dol. 30.000. W związku z powyższym należy przyjąć jako cyfrę importu z Polski sumę dol. 159.000.

Zgodnie z oficjalnymi statystykami dominium, na wymianę towarową polsko-kanadyjską składają się w roku 1936-37 następujące pozycje:

Import z Polski:

Nazwa artykułu	dolarów
1. Dykty	22.671
2. Gliceryna	16.790
3. Meble gięte	16.110
4. Groch	12.739
5. Szkło stołowe	12.277
6. Wyroby bawełniane	11.191
7. Futra surowe	6.110
8. Pióra ozdobne	4.568
9. Nasiona rozm.	4.482
10. Kosze wiklinowe	3.948
11. Fasola	3.799
12. Przetwory mięsne	3.525
13. Wyroby wełniane	3.309
14. Stożki kapeluszowe	3.021
15. Berety wełniane	3.021
16. Książki i druki	2.946
17. Wyroby ze szkła	2.711
18. Skóry surowe	2.635
19. Przetwory owocowe	2.581
20. Żołądki cielęce	2.100
21. Opakowania	1.614
22. Naczynia emaliowane	1.535
23. Grzyby	1.211
24. Konserwy rybne	876
25. Smoła drzewna	681
26. Wyroby alabastr.	611
27. Części ćw. elektr.	325
28. Porcelana stołowa	311
29. Biel cynkowa farm.	200
30. Różne	2.591
Razem	149.826

Eksport do Polski

Nazwa artykułu	dolarów
1. Miedź	447.692
2. Stopy metalowe	50.691
3. Azbest	24.565
4. Aluminium	5.534
5. Konserwy	3.830
6. Szmaty	3.259
7. Błony wędliniarskie	2.844
8. Niemetaliczne miner.	2.480
9. Wyroby gumowe	2.130
10. Futra surowe	1.564
11. Łyżwy	1.401
12. Maszyny	1.380
13. Barwniki	972
14. Jabłka świeże	900
15. Konserwy mięsne	602
16. Książki i pisma	396
17. Skóra lakierowana	355
18. Różne	6.501
Razem	557.196

Jak z powyższej tabeli wynika, pierwsze miejsce w eksporcie polskim do Kanady zajmują dykty. Na podkreślenie zasługuje fakt, że artykuł ten zdobył sobie miejsce i uznanie w wybitnie krótkim czasie, w poprzednich bowiem latach dykty polskie nie były w ogóle znane na terenie Kanady. Uzyskanie tej pozycji nastąpiło dzięki dwom okolicznościom:

1) Kanada nie wyrabia dykt wodno- i ognioodpornych. które to gatunki zostały wprowadzone; 2) Firma polska ma na miejscu wyłącznego przedstawiciela dysponującego składem konsygnacyjnym, co umożliwia mu oferowanie towaru z natychmiastową dostawą.

Eksport mebli giętych wykazuje bardzo powolny rozwój. Odpowiednie cyfry za ostatnie dwa lata, oprócz okresu sprawozdawczego, wynoszą: dol. 13.388 i dol. 15.183. Zwiększenie tej pozycji wywozowej wiąże się ściśle ze znalezieniem odpowiedniego przedstawiciela i otwarciem składu konsygnacyjnego.

Artykułami nowymi w statystykach kanadyjskich są polski groch i fasola. Groch polski kupowany był przez Kanadę i dawniej w dużych ilościach. ale w całości jako reeksport z Niemiec, Belgii i Holandii. Przytoczona suma dol. 12.739. stanowi część tylko całkowitego importu grochu polskiego w okresie sprawozdawczym. będącego wynikiem bezpośrednich transakcyj eksportowych. Zaznaczyć należy. że importerzy miejscowi stwierdzają od szeregu już lat, iż reeksporterzy niemieccy, holenderscy. czy belgijscy, oferują im groch polski po cenach niższych niż firmy polskie.

Bardzo dobrze rozwija się eksport szkła stołowego. Eksport tego artykułu wzrósł czterokrotnie w porównaniu do roku ubiegłego, w którym wynosił dol. 3.278.

W dziale tekstyliów, import wyrobów wełnianych z Polski zdaje się być od lat 3 ustabilizowany na niskim poziomie około dol. 3.500 Próby zwiększenia tej pozycji zawodzą, w związku ze stosowaniem preferencji brytyjskiej oraz pobieraniem specjalnej opłaty od funta wagi. Wprowadzenie beretów wełnianych i półwełnianych, stanowiących osobną pozycję, udało się w okresie sprawozdawczym dzięki pobytowi w Kanadzie przedstawiciela polskiej wytwórni. Silną tendencję rozwojową wykazują wyroby bawełniane obejmujące materiały spodniowe, ubrania gotowe i wprowadzone w okresie sprawozdawczym rękawiczki i szaliki. Odpowiednie cyfry za ostatnie 4 lata oprócz sprawozdawczego, wynoszą: dol. 508. dol. 2.504. dol. 8.544. dol. 5.615. W dziale tym najwięcej dały się odczuć skutki zawartego w sierpniu ubiegłego roku układu handlowego z Kanadą.

Do wprowadzonych w okresie sprawozdawczym artykułów, mających dalsze widoki rozwoju. należą jeszcze pióra ozdobne, żołądki cielęce i stożki kapeluszowe. Na rozwój importu tych ostatnich wywrze niewątpliwie wpływ niedawne dość znaczne obniżenie dodatkowej opłaty celnej od tuzina.

Natomiast importem sporadycznym i nie mającym dalszych możliwości rozwoju, wydaje się być drobny przywóz skór surowych i części do oświetlenia elektrycznego. jak również konserw rybnych (szproty). Import tych ostatnich uniemożliwia konkurencja producentów łotewskich, oferujących swój towar po cenach niższych niż polskie i dających kredyt co najmniej miesięczny, podczas gdy firmy polskie żądają zapłaty w gotówce za dokumenty załadowcze.

Wprowadzone w okresie sprawozdawczym przetwory mięsne (głównie szynki w puszkach) osiągnęły sumę dol. 3.525, import ten jednak wykazuje tendencję słabnącą. Próby wprowadzenia szynek i parówek polskich w szerszym zakresie zawiodły, z powodu dużej produkcji miejscowej, rzucającej na rynek wyroby o wiele niższe gatunkowo od polskich po cenach wyłączających jednak możliwość konkurencji.

Przywóz z Polski jest ciągle jeszcze w bilansie handlowym Kanady pozycją minimalną. Wśród 18 państw europejskich eksportujących do Kanady, zajmuje Polska w okresie sprawozdawczym miejsce 15, a mianowicie:

	w tysiącach dol.
1. Anglia	129.524
2. Niemcy	11.683
3. Belgia	6.695
4. Francja	6.454
5. Holandia	4.252
6. Szwajcaria	2.701
7. Czechosłowacja	2.364
8. Szwecja	1.836
9. Włochy	1.722
10. Hiszpania	1.151
11. Norwegia	713
12. Portugalia	270
13. Rumunia	177
14. Dania	160
15. Polska	149
16. Rosja	128
17. Grecja	67
18. Finlandia	55
Razem	170.101

Przechodząc do ogólnej oceny obecnej sytuacji handlowej polsko-kanadyjskiej, podkreślić wypada, że punkt ciężkości sprawy dalszego rozwoju eksportu polskiego do Kanady leży po stronie polskiej. Tylko bowiem żywsze i pogłębione zainteresowanie przemysłu polskiego rynkiem kanadyjskim. doprowadzić może do pełnego wykorzystania możliwości związanych z zawartym z Kanadą układem handlowym.

Skomplikowana technika handlu zamorskiego wymaga wprawy i rutyny, której brak jest, z nielicznymi wyjątkami, firmom polskim. Sprawa komplikuje się jeszcze bardziej, jeśli chodzi o dominia angielskie, mające jak Kanada, preferencyjne układy z Anglią i innymi częściami Imperium, co stawia z góry każdy kraj poza imperialny w sytuacji specjalnie ciężkiej i wymaga niezwykle drobiazgowego opracowania każdej oferty. Na tym tle zanotować można cały szereg niedociągnięć i nieporozumień.

Do najczęściej spotykanych błędów firm polskich w nawiązywaniu kontaktu handlowego, należą oferta bez wzorów i próbek. bez cennika, specyfikacja i cennik w jednostkach miary i wagi metrycznych i walucie polskiej niepunktualne odpowiadanie lub brak odpowiedzi na zapytania, oferty w języku niemieckim. Drobne te na pozór niedokładności urastają do bardzo poważnych, jeśli weźmie się pod uwagę odległość i czas zużyty przez korespondencję. Dodać jeszcze można, że kupiec kanadyjski przyzwyczajony jest posługiwać się w stosunkach handlowych, nawet zamorskich, telegramem, firmy natomiast polskie. ze względu na duży koszt kablogramu do Ameryki. często odpowiadają nań listem, co nie wpływa zachęcająco na miejscowego importera. Dużą też wadą eksporterów polskich, na którą dość często uskarżają się miejscowe firmy, jest niepunktualne wykonywanie zamówień.

Wybitnie hamująco na rozwój naszego eksportu wpływa też okoliczność. że w przeciwieństwie do produktów wszystkich innych krajów eksportujących do Kanady, wyroby polskie nie są poparte najmniejszą nawet propagandą, odgrywającą bardzo ważną rolę przy penetracji rynku przyzwyczajonego do ciągłej i wytężonej reklamy.

Nieodzownym wreszcie warunkiem rozbudowy eksportu polskiego do Kanady jest osobiste zetknięcie się z rynkiem. Wszystkie poważniejsze pozycje naszego wywozu pozostają w ścisłym związku z pobytem na terenie dominium przedstawicieli firm polskich. Nawiązanie bezpośredniego kontaktu jest w warunkach rynku kanadyjskiego najbardziej celowym sposobem penetracji handlowej. (Według danych konsulatu RP. w Montrealu).

WARUNKI ZBYTU SZCZECINY POLSKIEJ DO SZWAJCARII.

Opinia importerów szwajcarskich o polskiej szczecinie jest różna. Według zdania niektórych fabrykantów szwajcarskich, szczecina polska preparowana, a w szczególności bielona (gebleicht), odpowiada w zupełności wymogom rynkowym i pod względem jakości nie ustępuje towarowi innych państw konkurencyjnych, m. in. Rosji i Francji. Inni natomiast importerzy skarżą się na brak towaru standaryzowanego, utrzymując, że artykuł polski należy do średniogatunkowego. Do głównych konkurentów w dostawach szczeciny na rynek szwajcarski należą Chiny w eksporcie czarnej szczeciny oraz Rosja Sowiecka w eksporcie szczeciny standaryzowanej p. n. „Gostorg".

Zakupy szczeciny sowieckiej zostają uskuteczniane za pośrednictwem dużych przedsiębiorstw (konsorcjów) angielskich i francuskich u specjalnych agentów rosyjskich, przybywających w tym celu jeden do dwóch razy w roku, celem przeprowadzenia większych transakcyj. Według informacyj niektórych firm, również i polski towar dostawał się w latach ubiegłych na rynek szwajcarski za pośrednictwem tych konsorcjów.

Zapotrzebowanie istnieje w Szwajcarii na towar wysokogatunkowy, koloru białego. żółtego, szarego i niezupełnie białego, (falb) o długości od 2 — 4½ cali angielskich.

Według danych statystycznych import szczeciny do Szwajcarii kształtował się. jak następuje:

Rok 1935	612 q	za 520.220,—	frs.
z tego z Polski	62 q	za 79.468,—	frs.
Rok 1936	792 q	za 691.886,—	frs.
z tego z Polski	72 q	za 98.387.—	frs.
Rok 1937			
I kwartał	212 q	za 242.646.—	frs.
z tego z Polski	9 q	za 11.824,—	frs.

Polska zajmuje 3 miejsce wśród państw eksportujących szczecinę do Szwajcarii.

Stawka celna na szczecinę preparowaną wynosi według poz. 499 szw. taryfy celnej fr. 3 — za 100 kg brutto plus 10 cts. od coli opłaty statystycznej, plus 4 proc. od opłaty celnej tytułem opłaty stemplowej.

Wwóz szczeciny nie podlega restrykcjom kontyngentowym.

Wwóz szczeciny polskiej do Szwajcarii w I kwartale br. w stosunku do tego samego okresu roku 1936 zmniejszył się ilościowo o 75%. zaś wartościowo o 70%. Przyczyny spadku eksportu wynikły wskutek dewaluacji franka szwajcarskiego oraz wobec nieunormowanych z początkiem roku podstaw wymiany gospodarczej między Polską a Szwajcarią. (P. I. E.)

ZŁAGODZENIE PRZEPISÓW O ZNAKOWANIU JAJ POLSKICH WE WŁOSZECH

Utrudnienia czynione przez władze włoskie wobec jaj polskich w zakresie przepisów o znakowaniu zostają obecnie usunięte w związku z interwencją podjętą przez Radcę Handlowego przy Ambasadzie RP. w Rzymie.

Mianowicie Ministerstwo Finansów (Dyrekcja Generalna Ceł) w porozumieniu z Ministerstwem Rolnictwa wydało w dniu 8 bm. zarządzenie do urzędów celnych w Chiasso, Pontebba i Postumia, w którym — wychodząc z założenia, że nie istnieje farba do znakowania jaj niezmywalna pod wpływem kwasów, a przy tym nieszkodliwa, — poleciła powyższym urzędom celnym wpuszczenie jaj polskich bez przeprowadzadzania dotychczas stosowanych zabiegów. byleby tylko znakowanie jaj, świadczące o pochodzeniu polskim było zupełnie wyraźne.

Zapewnienie dane na podstawie orzeczenia Związku Zaw. Zrzeszeń Eksporterów jaj, o stosowaniu przez polskich eksporterów farby Pelikan nr 905 do znakowania jaj, jako jedy-

nej najbardziej nadającej się do tego celu, Ministerstwo Finansów i Rolnictwa przyjęło do wiadomości. Wobec tego Państwowy Intytut Eksportowy przypomina wszystkim zainteresowanym, eksporterom, że należy używać wyłącznie tej farby do znakowania jaj. Eksporterzy winni ściśle przestrzegać stosowania przyjętych norm i baczyć, by nie powstawały żadne uchybienia w dostawach jaj.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1937 R.

BUŁGARIA. W dn. 10 IV 37 weszło w życie nowe zarządzenie o kontroli importu i eksportu, które zasadniczo nie zmienia podstaw bułgarskiej reglamentacji handlu zagranicznego. wprowadza jednak pewne zmiany szczegółowe i stanowi kodyfikację dotychczasowych zarządzeń. Rozporządzenie przewiduje, że kontyngenty importowe dla poszczególnych firm będą ustalane przez Bank Narodowy w wysokości 50% importu z lat 1930/31/32, z możliwością uwzględnienia jednak ich podwyżki. Firmy nowe uzyskują kontyngenty ustalane wg ilości i wartości, przy czym zachodzące zmiany cen są uwzględniane. Przywóz musi nastąpić na imię firmy, posiadającej przyznany kontyngent i udokumentowany jest rachunkiem firmy zagranicznej.

Nie przyznawane są kontyngenty zwykłe na przywóz niektórych towarów, m. in. mydła toaletowego, mebli metalowych i z drzewa, haftów i pasmanterii. samochodów i kołowców, maszyn rolniczych i włókienniczych, towarów podlegających monopolom państwowym. Poza tym zamówienie za granicą niektórych towarów wymaga już uprzedniej zgody Banku Narodowego, jak np. owoców, koksu, farb organicznych, soli, drzewa stolarskiego i budulcowego, wyrobów porcelanowych i fajansowych, papieru, przędz, cynku, maszyn do liczenia i innych.

Na artykuły wszelkie, prócz części listy towarów. na które nie ma zwykłych kontyngentów (mianowicie maszyn) oraz prócz listy towarów wymagających już przy obstalunku pozwoleń, — mogą być przeprowadzane transakcje kompensacyjne i w ramach tych transakcyj Bank Narodowy ustala, od jakich towarów wywozowych i jaki procent dewiz ma być pozostawiony do odprowadzenia do Banku Narodowego.

Transakcje kompensacyjne wymagają zatwierdzenia. Zasadniczo eksport poprzedzać ma przywóz. Wywóz żyta i pszenicy ma odbywać się za 100% dewiz.

Decyzją Min. Skarbu z 7 maja br. zmieniono współczynnik przy przeliczaniu lew złotych na papierowe z dotychczasowego „27" na „15" przy poz. 45, obejmującej słód. Wskutek tego cło obniżone zostało o 80% na ten artykuł.

CZECHOSŁOWACJA. Ministerstwo Finansów ogłasza w Sbirce zakonu pod nr 79/37, że banknoty 1000 koronowe z datą 15 IV 1919 przestaną być ustawowym środkiem płatniczym z dniem 30 VI 1937 r.

Banknoty te będzie można od dnia 1 VII 1937 do 30 VI 1938 wymieniać we wszystkich kasach Banku Narodowego, zaś od dnia 1 VII 1938 do 30 VI 1942 tylko w kasie głównej Banku Narodowego w Pradze. Po dniu 30 VI 1942 żadna wymiana nie będzie już uskuteczniana.

FINLANDIA. Podwyższone ostatnio stawki celne na paszę różnego rodzaju obejmują nast. artykuły: poz. 70 makuchy oleiste, makuchy z mąki kukurydzianej. żołędzie mielone i nie mielone, orzechy ziemne (Erdnüsse) a) makuchy z nasion słonecznikowych oraz nasion lnianych, od 1 kg. — 0,45 Fmk. b) inne, od kg — 0,60 Fmk., poz. 71 b) pasza, inne, osobno nie wymien. od kg — 0,60 Fmk. Zniesiono jednocześnie zakaz importu.

HOLANDIA. Z dniem 1 czerwca rb. przedłużony został na rok okres kontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Ryby morskie — okres bazowy 1935; ustawowy przydział 10% wagi netto;

Śledzie świeże — okres bazowy 1932/33/34: ustawowy przydział 40% wagi netto;

Śledzie solone — okres bazowy 1932/33/34: ustawowy przydział 40% wagi netto;

Węgorze — okres bazowy 1935; ustawowy przydział 10% wagi netto;

Zapałki zwykłe i reklamowe — okres bazowy 1 VII 34 — 1 VII 35: ustawowy przydział 30% wagi brutto;

Wstęgi, taśmy i sznurowadła — okres bazowy 1932: ustawowy przydział 40% wagi brutto:

Koszule męskie — 1934; ustawowy przydział 20% wagi brutto.

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania powyższych artykułów pozostają bez zmian.

NIEMCY. Z pośród zmian celnych. ogłoszonych w dzienniku urzędowym z dnia 5 bm., interesująca jest nowa uwaga przy poz. 616 B. (dykty): dykty, całkowicie z drzewa bukowego (Buchenholz) do 31 marca 1938 — 8.60 RM. od 100 kg.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Do parlamentu wpłynął projekt ustawy, dotyczący zmian niektórych artykułów ustawy celnej z r. 1930 i mający nosić nazwę — po uchwaleniu — „Customs Administrative Act of 1937". Projekt zawiera szereg zmian w przepisach celno - administracyjnych: m. in. ustala na nowo przepisy o znakowaniu towarów w ten sposób. by ostatni odbiorca towaru zagranicznego mógł sobie dokładnie zdać sprawę co do pochodzenia towaru. Według obecnie obowiązującej ustawy sprzedawcy i producenci amerykańscy mogą wnieść sprzeciw co do importu poszczególnych towarów; w czasie przeprowadzonych dochodzeń zaprotestowane towary nie mogą być wwiezione do Stanów, co równa się zahamowaniu importu na przeciąg prawie półtoraroczny. Według nowego projektu wwóz takich towarów ma być dopuszczony także w czasie wszczętych dochodzeń. Wreszcie dzieła sztuki, dotychczas wolne od cła, mają w przyszłości podlegać ocleniu.

PERU. Według wiadomości „Board of Trade Journal“ zniesiono w Peru cło na rowery.

TUNIS. Ogłoszona w „Journal Officiel Tunisien“ dn. 18 maja br. francuska ustawa o reformie finansowej z dn. 23 XII 1936 zaczęła obowiązywać w Tunisie, przynosząc równocześnie szereg zmian w taryfie celnej. Zmiany dotyczą miedzi surowej, pół obrobionej, olejów dla fabrykacji mydeł, niektórych lakierów i farb, niektórych gatunków mydeł, linoleum, odpadków bawełny, nasion oleistych, świeżych kartofli, obrzynków i płatków kartoflanych, jaj bez skorupy, białka i żółtka.

TURCJA. Dekretem Prezydenta Republiki z 8 maja br. zostały dopuszczone do bezcłowego przywozu surowce, potrzebne przy fabrykacji cukru. Dekret ten ważny jest do końca b. roku i obejmuje: karborafinę, siarkę, nasiona buraków czerwonych, blankit, hydrosulfit, ultramarynę, sodę i kwas siarkowy.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma palestyńska interesuje się importem z Polski artykułów farmaceutycznych. P/14991/4E/TC.

Jugosłowiańska firma agenturowo-komisowa interesuje się importem z Polski wszelkich chemikalij. P/15423/44/47/TC.

Firma południ.-afrykańska pragnie importować z Polski galanterię szklaną oraz wyroby porcelanowe. P/15448/63/TC.

Firma agenturowa w Saigonie (Indochiny) z licznymi oddziałami, interesuje się importem towarów polskich na tamt. rynek. E/15951/19/H.

Firma belgijska interesuje się importem z Polski lakierów i pokostów. E/16039/63/H.

Firma francuska poszukuje dostawców pasków skór używanych przy wyrobie obuwia (t. zw. „trepoint“). P/15962/58/Sz.

Firma bułgarska poszukuje dostawców sztucznej biżuterii. P/16119/22/54/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

WYNIKI POŁOWÓW MORSKICH W MAJU.

Połowy morskie w miesiącu maju — z 438.350 kg ryb wartości 198.675 zł wykazały znaczną zwyżkę, tak co do ilości jak i co do wartości względem maja ub. roku z 263.070 kg wartości 140.265 złotych.

Zwyżka objęła w większym stopniu połowy Północnego Morza, oraz bornholmskie i na Głębi Gdańskiej, w mniejszym stopniu połowy przybrzeżne i pionierskie na Skageraku.

Połowy przybrzeżne dały 241.580 kg ryb wartości 133.673 zł wobec 183.710 kg wartości 108.787 zł w maju ub. roku.

Połowy na Głębi Gdańskiej i koło Bornholmu — 99.120 kg wartości 17.450 zł, wobec 29.860 kg wartości 6.478 zł w ubiegłym roku. Tu widzimy więc największą zwyżkę.

Połowy Skageraku dały 3.250 kg wartości 682 zł wobec 2.300 kg wartości 1.400 zł w maju ub. roku. Oba kutry — rybaków Piechockiego — Hel 111 i G. Arendt — Hel 45 przywiozły więc tym razem więcej makreli, wartość ich jednak była mniejsza niż w ubiegłym roku.

Połowy Shetlandzkie naszej flotyli Północnego Morza dały 93.400 kg śledzi wartości 46.700 zł wobec 47.200 kg wartości 23.600 z maja ub. roku.

Poszczególnych gatunków w połowach przybrzeżnych, na Głębi Gdańskiej i pod Bornholmem razem złowiono (w nawiasach cena za kg w groszach): łososi 4.920 kg (500), troci 200 (500), mielnic 20 (280), storni 125.060 (40), zimnic 6.780 (15), gładzic 1.900 (30), skarpi 2.160 (70), śledzików 14.110 (26), węgorzy 3.480 (135), wątłuszy (dorszy) w połowach przybrzeżnych 3.800 kg (13), w połowach dalszych 86.440 (16), węgorzyc 520 (60), szczupaków 3.920 (130), okoni 2.450 (90), płotek 67.420 (30), cert 13.160 (30).

Tegoroczne połowy majowe charakteryzuje mała ilość złowionych łososi — o 70 proc. mniej niż w roku ubiegłym, za to jednak cena na nie była ok. 60 procent wyższa: przeciwnie połowy dorszy przewyższyły zeszłoroczne trzykrotnie, zwłaszcza w połowach na Głębi Gdańskiej i bornholmskich. Średnia cena spadła w połowach przybrzeżnych do 60 proc. zeszłorocznych, a w dalszych połowach nawet do 50 proc. zeszłorocznych majowych cen. Inaczej było z płastugami, które przy niemal dwukrotnie większych połowach osiągnęły jednak i ceny wyższe niż w roku ubiegłym. Tylko zimnica osiągnęła średnią cenę o 50 proc. niższą niż w maju zeszłorocznym, co

zapewnie stoi w związku z tym, że połowy go łatwopsującego się gatunku płastug były względnie duże, przewyższając zeszłoroczne prawie ośmiokrotnie. Dobre ceny osiągnęły śledziki, których połów był przeciętny. Ceny węgorzy były nieco niższe, słodkowodnych ryb wyższe, zwłaszcza okoni, niż w ubiegłym roku.

Z poszczególnych obwodów Hel złowił 26.110 kg ryb, wartości ogólnej 20.877 zł, Gdynia 22.440 kg wartości 9.135 zł, Jastarnia 93.330 kg wartości 36.905 zł, Puck 28.700 kg wartości 18.677 zł. Hel zawdzięcza wysoką wartość swej zdobyczy połowom wartościowego łososia: łowiono tu również sporo storni i śledzików. Obwód gdyński łowił głównie mniej wartościowe stornie i certy, Jastarnia łowiła w zatoce rekordowe ilości płotek, jak też łowiła sporo storni, na Wielkim Morzu. Obwód Chłapowa wypełnił swe połowy, stosunkowo niezłe, samymi prawie płastugami, a w tym głównie storni. Puck łowił równomiernie wszystkie gatunki z wyjątkiem śledzików, które wgłąb zatoki nie docierają.

Na ogół, mimo, że połowy wypadły lepiej od zeszłorocznych majowych, nie były one zbyt pomyślne i tylko zwyżka cen na rybę (wyjąwszy dorsze i węgorze) była objawem dla rybaków pocieszającym. Należycie ocenić pomyślność poszczególnych połowów można tylko wtedy, gdy się weźmie pod uwagę wielkość zużytego wysiłku i kapitału. Dwa równej wielkości połowy nie są o równym znaczeniu gospodarczym, jeśli jeden przyszedł z łatwością, drugi zaś wymagał dużej i kosztownej pracy. Pod tym kątem widzenia niejedna pozycja w przybrzeżnym rybołówstwie przedstawia się jako dla rybaka deficytowa.

Pionierskie połowy makreli na Skageraku, przy całym ich znaczeniu, dają nader skromny wynik materialny. Konieczne jest przygotować grunt dla wchłonięcia na rynku krajowym tej mało znanej a tak lubianej na zachodzie ryby. Makrela świeża i wędzona winna się stać szczególnie modną w sezonie jej połowów; konieczna jest odpowiednia propaganda i racjonalna jej dostawa na rynek wewnętrzny.

Połowy Szetlandzkie naszej flotyli Północnego Morza rozwijają się bardzo pomyślnie i nawet we wstępnym miesiącu maju połowy śledziowe Północnego Morza wydatnie polepszyły ogólny wynik połowów, przy dwukrotnie większej ilości złowionej ryby względem maja roku ubiegłego.

KRONIKA

STAN POŁOWÓW SZKOCKICH.

Połowy śledzi na wybrzeżu Nothumberland, wschodnim i zachodnim wybrzeżu Szkocji, dokoła Orkadow i Shetland za czas od 1 stycznia do 19 czerwca wynosiły 206.254 crans wobec 288.989 cr. w roku poprzednim, w tym tak zimowe połowy 76.597 cr. (117.580), jak i letnie 129.657 cr. (171.459) wykazują zmniejszenie w porównaniu z rokiem poprzednim. Z tych połowów zasolono 45.310 beczek (117.158), w tym 45.087 z połowów letnich (117.075), a wywieziono 26.106 beczek, w tym 21.991 z połowów letnich (64.160 i 58.880).

PŁYWAJĄCY SZPITAL DLA RYBAKÓW.

Od wielu już lat holenderski statek-szpital „De Hoop" (Nadzieja) rozwija dobroczynną działalność dla rybaków zajętych połowami na Morzu Północnym. Na statku znajduje się zawsze duchowny, lekarz i pielęgniarze. W ostatnim roku w szpitalu było 477 chorych, w tym 332 osób w czasie podróży na otwartym morzu. W liczbie chorych było 28 Polaków, 2 Anglików i 2 Niemców. Resztę stanowili Holendrzy.

PREMIE DLA EKSPORTU RYB W FINLANDII.

Na r. 1937 przewidziano 0,6 mil. marek fińskich na premie dla eksportu ryb w Finlandii. Z tych kredytów przypada na eksport solonych śledzików 440 tys. mk. f., na popieranie wywozu konserw rybnych 60 tys. mk. f., a 100 tys. mk. f. na subwencje dla rybaków w Petsamo.

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB W FINLANDII.

Związek „Suomen Kalastusyhdistas", jako centralna organizacja rybacka w Finlandii, stara się o polepszenie wyrobów rybnych i ich większy zbyt. Główny nacisk kładzie się na praktyczną propagandę zwiększenia spożycia ryb w gospodarstwach domowych. W tym celu szerzy się ulotki i przepisy przyrządzania potraw rybnych oraz urządza wystawy i kursy. W roku ubiegłym urządzono wystawy rybackie w 30 miejscowościach Finlandii. Wobec dobrych wyników tego rodzaju propagandy będzie się ją uprawiało w tenże sposób i nadal. Propaganda dotyczy głównie zwiększenia spożycia ryb, gdyż ich zbyt jest bardzo nieznaczny.

KONGRES CHŁODNICZY W BREMIE I WESERMÜNDE W DNIU 23 — 26.

Na kongresie tym były poruszane liczne problemy dotyczące również rybołówstwa, jak to wynika z tytułów wygłoszonych odczytów, np.:

Dr. Lundbeck, Wesermünde: „Der Fischbestand als Produktionsgrundlage".

Prof. Dr. Scheunert, Leipzig: „Vitamingehalt in Seefischen".

Dr. Schormüller, Reichsgesundheitsamt Berlin: „Fischeiweisse in der Ernährung".

Dir. Lübcke, Cuxhaven: „Qualitätserhaltung bei eingeführten frischen Heringen".

Dir. Dr. Rembor, Haus für Berufsgestaltung. Neuwied: „Qualitätserhaltung bei Fischen durch fachliche Ausbildung des Kleinhandels".

Dr Oeser, Hamburg: „Einwirkung von Bakterien bei sterilisierten Fischzubereitungen"

Dr. Lücke, Wesermünde: „Neue Behältnisse für Fischzubereitungen".

Dr. Ing. E. Loeser, VDI, Wesermünde: „Neuere Forschungsergebnisse über die Kältekonserwierung von Fischen aus der Aussenstelle des Kältetechnischen Instituts beim Institut für Seefischerei in Wesermünde".

Professor Dr. W. Schwartz, Karlsruhe: „Bakteriologische Untersuchungen über die Haltbarkeit von See- und Süsswaserfischen".

Poza tym na temat chłodnictwa w ogóle wygłoszono odczyty następujące:

Dr. Ing. A. Perlick. Karlsruhe: „Bestimmung des Kältebedarfs von verschiedenen Lebensmitteln".

Obering. Schneider, Nordd. Lloyd: „Kältetransporte auf Schiffen".

Inspektor H. Schlotfeld, Bremen: „Erfahrungen m. Trockeneiskühlung bei Schiffstransporten".

PRZETARGI

PRZETARGI NIEOGRANICZONE DYREKCJI PKP. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) lakieru czarnego rdzochronnego oraz rozpuszczalnika do tego lakieru;
2) mioteł brzozowych;
3) materiałów elektro - instalacyjnych i izolacyjnych do prądu silnego.

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach: 1) 2 lipca 1937 r., 2) 2 lipca 1937 r., 3) 6 lipca 1937 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 121 z dnia 31 V 1937 r.

WYTYCZNE DLA PRZYZNAWANIA PROMES RAMOWYCH W TRANSAKCJACH WIĄZANYCH.

W rozszerzeniu zasad regulujących wymianę handlową z krajami pozaeuropejskimi w ramach transakcyj wiązanych zostały ustalone następujące wytyczne dla przyznawania promes ramowych, oraz warunki, jakim mają odpowiadać firmy ubiegające się o takie promesy. Zasady, którymi Związek Izb Przemysłowo-Handlowych będzie się kierował przy rozpatrywaniu wniosków i wydawaniu promes są następujące:

1) Promesy ramowe mogą być wydawane firmom o kapitale zakładowym co najmniej 500 tysięcy złotych.

2) Firma ubiegająca się o promesę ramową musi uprzednio uzyskać pozytywną opinię odnośnie fachowości i należytego przygotowania — od Państw. Inst. Eksportowego w porozumieniu ze Związkiem Izb PH.

3) Minimalna wartość wywozu w promesie ramowej wynosi 500 tys. złotych, z tym, że Komitet Ścisły dla Spraw Transakcyj Wiązanych zostaje upoważniony do rozpatrywania wniosków, w których wartość wywozu nie przekracza 3 milionów złotych.

4) Promesy typu ramowego mogą być wydawane na okres do 9 miesięcy z tym, że czasokres ten liczy się dla wykonania wywozu.

5) Do wywozu w transakcjach kompensacyjnych wiązanych, opartych na promesach ramowych dopuszczone są wszelkie artykuły prócz objętych listami negatywnymi, ustalającymi jakie artykuły nie mogą być wywożone na poszczególne rynki zamorskie pozaeuropejskie.

6) *Stronę importową promesy ramowej może stanowić jeden artykuł, dla którego będzie ustalony parytet w stosunku do całości wywozu objętego transakcją.*

7) W czasie wykonywania transakcji firma eksportowa obowiązana jest składać Związkowi Izb kwartalne sprawozdania informacyjne o stanie dokonanego wywozu i wykorzystania przywozu.

Listy artykułów nie dopuszczonych do wywozu w ramach transakcyj wiązanych są do przejrzenia w terytorialnych Izbach Przemysłowo-Handlowych, *na co zwracamy uwagę, szczególnie importerom towarów kolonialnych i owoców południowych, aby nie zaangażowali się w transakcjach, które nie będą mogły być wykonane.*

KRONIKA

NOWE ZRZESZENIE IMPORTERÓW I EKSPORTERÓW W GDYNI.

W dniu 20 czerwca br. odbył się w Gdyni zjazd chrześcijańskich importerów i hurtowników kolonialnych. Na zjeździe tym powołana została do życia przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, specjalna organizacja, która zajmowałaby się interesami handlu zagranicznego. Organizacja ta nosi nazwę „Zrzeszenie Importerów i Eksporterów przy Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w Gdyni". Prezesem zrzeszenia wybrany został p. Dr Władysław Smoleń z Gdyni, współwłaściciel firmy „Weska" w Gdyni, członek Zarządu Centrali Związku Tow. Kup. na Pomorzu, oraz Wiceprezes Izby PH.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZEWOZOWYCH.

Na posiedzeniu Centralnej Komisji Przywozowej w dniu 24 bm. dokonany został podział kontyngentów przywozowych na niektóre towary kolonialne na najbliższy okres jak kawa, herbata, korzenie itp.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (25 VI 37 R.)

W hurtowym handlu towarów kolonialnych nie nastąpiły na rynku gdyńskim w okresie sprawozdawczym prawie żadne zmiany. Dowozy towarów są większe od zapotrzebowania i możliwości konsumcyjnych rynku. Dzieje się to dlatego, że poszczególni importerzy będąc zaangażowani w transakcjach wiązanych zmuszeni są wywiązać się z przyjętych zobowiązań i sprowadzać towary nawet gdy nie ma na nie zapotrzebowania. Brak jest jedynie na rynku śliwek suszonych, ale tego artykułu nie można sprowadzać, gdyż nie ma go także na rynkach zagranicznych.

Kawa surowa.

Na rynkach zagranicznych tendencja stała. W Nowym Jorku notowano w dniu 21 bm. następujące ceny za 1 lb. w centach dolarowych: Kawa Santos: loco 11,75, na lipiec 10,86, na wrzesień 10,52 nom., na grudzień 10,14. — Kawa Rio: loco 9,25. Kontrakty A. Na lipiec 7,08, na wrzesień 7,07, na grudzień 6,95.

Na rynku krajowym tendencja na ogół bez zmian. Ceny kształtują się w ramach cen podanych w poprzednim sprawozdaniu.

Herbata.

Na rynkach zagranicznych tendencja mocna. Ceny zwyżkowały o pół pensa na 1 lb. Na rynku krajowym zbyt słaby. Zapasy herbaty duże. Ceny utrzymane w granicach cen podanych w poprzednim sprawozdaniu.

Korzenie.

Sytuacja w handlu korzeni bez zmian. — Ceny utrzymane na poprzednim poziomie.

Na rynkach zagranicznych tendencja jakkolwiek słaba, to jednak w porównaniu z tendencją na rynku polskim jest dużo lepsza. — Ceny utrzymane.

Owoce suszone.

Odczuwa się brak śliwek suszonych tak amerykańskich jak i bośniackich. Ceny zwyżkują. Niektóre firmy, które jeszcze przed miesiącem posiadały duże zapasy śliwek bośniackich starały się wyprzedać je w pierwszych dniach zwiększonego zapotrzebowania tak, że obecnie same szukają tego artykułu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 13—30 czerwca br. urządziły firmy aukcyjne 5 przetargów. W tym okresie wystawiono ogółem do sprzedaży 2.341 skrz. pomarańcz hiszpańskich, 450 skrzyń cytryn włoskich, 550 skrzynek pomidorów holenderskich i 300 klatek winogron holenderskich świeżych. Zainteresowanie duże jedynie na pomidory i winogrona. Na inne artykuły brak było reflektantów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się następująco:

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

Dnia 17 czerwca wystawiły do sprzedaży 700 skrzyń pomarańcz marki „Bernas", które wycofano z powodu braku nabywców. Towar sprzedano następnie za zgodą Komisarza Rządowego z wolnej ręki.

Dnia 21 VI wystawiono 1.581 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, które tak samo jak poprzednie musiały być wycofane z braku nabywców. Partia ta została po raz drugi wystawiona do przetargu w dniu 24 VI br., lecz i w tym dniu nie było na ten artykuł żadnych reflektantów.

Dnia 23 czerwca br. urządzony został przetarg na 300 skrzyń pomidorów holenderskich (waga netto skrzynki ok. 5 kg). Towar własny bez limitu. Sprzedano wszystko po cenie zł 11,25—12,00 za skrz. Tendencja ożywiona.

Dnia 30 czerwca wystawiono do przetargu 200 skrzyń pomidorów holenderskich i 300 klatek winogron holenderskich (waga winogron ok. 4 kg netto klatka). Sprzedano: pomidory po cenie zł 10,75—11,25 za skrzynkę, a winogrona po cenie zł 13,50 do 14,75 za klatkę.

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

zapowiedziały przetarg na 30 czerwca br., na którym miało być wystawione do sprzedaży 450 skrzyń cytryn włoskich. Przetarg nie doszedł do skutku z powodu braku interesantów.

—o—

Zainteresowanie na banany duże. Dowozy niedostateczne. Ceny wahają się od 28,00 do 29,00 zł za karton bananów pierwszego gatunku. Drugi gatunek sprzedawany jest po zł 20,— za 10 kg karton.

NOWA PALARNIA I PAKOWNIA KAWY I PAKOWNIA HERBATY.

W zeszłym miesiącu założona została w Gdyni nowa palarnia i pakownia kawy. — Właścicielem tej nowej placówki jest tutejszy kupiec p. Paweł Webs. Przy palarni tej p. Webs uruchomił również pakownię herbaty. Placówka ta mieści się przy ul. Skwer Kościuszki.

DRZEWOSTAN I ZBIORY OWOCÓW NA TERENIE W. M. GDAŃSKA.

Ukazał się specjalny dodatek (zeszyt) do „Gdańskich Wiadomości Statystycznych" (Danziger Statistischen Mitteilungen) za rok 1936 w sprawie wyniku obliczeń drzewostanu owocowego i produkcji owoców w 1934 r. Zeszyt ten zawiera ciekawe informacje o ilości drzew owocowych na terenie W. M. Gdańska i zbioru tam owoców z porównaniem dat statystycznych ze stanem w 1925 r. Mianowicie według stanu z dnia 1 grudnia 1934 r. było na terenie W. M. Gdańska ogółem 343.954 drzew owocowych, a w roku 1925 tylko 254.645 drzew. Szczegółowe dane według rodzajów drzew przedstawiają się następująco:

rodzaj drzew	ilość drzew		wzrost stanu	
	1925	1934	sztuk	%
jabłonie	108.626	146.040	37.414	+34.4%
grusze	40.824	49.366	8.542	20,9%
wiśnie i czereśnie	43.767	66.746	22.979	52.5%
śliwy itp.	58.367	77.361	18.994	32,5%
morele	288	630	342	118.8%
brzoskwinie	689	1.758	1.069	155.2%
orzechy włoskie	1.884	2.053	169	9,0%

Zbiory poszczególnych gatunków owoców wynosiły w 1934 r.

gatunek owoców	ilość w quintalach	wysokość udział. w ogólnym zbiorze
jabłka	31.014	64,1%
gruszki	7.035	14,5%
śliwki	3.306	6,8%
wiśnie	2.867	5,9%
morele	20	0,0%
brzoskwinie	47	0,1%

orzechy	125	0,3%
jagody, truskawki itp.	3.987	8,3%
razem	48.399	100,0%

Poza produkcją własną Gdańsk importował jeszcze w roku owocowym 1934/35 dodatkowo owoców z Polski względnie z zagranicy ogółem 57.361 q wartości 2.325.892,— guldenów. W ilości tej nie został uwzględniony import cytryn.